

公共充电桩使用率低于10%，新老国标交替遇尴尬

拿什么来拯救“僵尸桩”？



消费者嫌充电桩不够用，而大部分公用充电桩却被闲置，成了“僵尸桩”，充电桩陷入如此尴尬境地早已不是一天两天的事了。该如何拯救现有的“僵尸桩”？近期，在“中-美新能源汽车大数据应用与消费者行为研讨会议”，以及“首届中国充电桩创新峰会”上，这一问题再次被抛了出来。



首席记者 阮希琼

不为充电，只为安心

“前两个月，我们做了700个公共充电桩的分析，一个充电桩一天只要有一个人充，我们就认为它这天被使用了。但即使这样，使用率还是小于10%，而且在充电桩上充电的时间几乎都小于2小时。”上海市新能源汽车公共数据采集与监测研究中心（以下简称“数据中心”）副主任丁晓华说。

数据中心的调查结果再一次证明，即使近两年我国新能源汽车销量呈现出了爆发式的增长状态，但公共充电桩的使用率依然十分低。

值得注意的是，调查结果还显示，83%的现有用户一般都在家中的私人充电桩充电，在社会公共充电站（不包含公司充电位）充电的用户仅占11%。丁晓华对这一数据进行了解读：“其实这一数据在某种程度上说明了用户在使用新能源汽车时，基本上用私人或者公司的充电桩已经完全够用了。但尽管如此，在我们的问卷调查中，几乎所有的受访者都觉得公共充电桩不够多。所以，现阶段社会公共充电桩的用途并不是为了满足实际充电需求，更多是为了克服里程焦虑。”

公共桩已经产能过剩？

公共桩使用率低，企业难以盈利，靠着政府的补贴过日子。但不建公共桩，消费者又不愿意为新能源汽车埋单。这似乎又陷入了“先有鸡还是先有蛋”的困局。

显然，如今政府和不少企业的态度都很明确，布局未来。但令人担忧的是，公共充电桩使用率如此低下，是否已经产能过剩？

对此，丁晓华表示，公共充电桩的富余一定会出现，但他认为这并不可怕，未来可以通过多种手段将这些问题转换。比如，如今正在发展中的电动汽车分时租赁未来可以将这些闲置的充电桩利用起来。

美国能源基金会（中国）交通项目主任龚慧明则认为，不能片面地以盈利和产能过剩去看充电桩。他把充电桩和中国的高铁进行了类比：高铁是一项国家事业，而非商人发财的好买卖，之所以会成为热门生意，是因为铁路激活沿线大片土地后会带来额外的商机。盈利就不再是铁路建设与运营的首要考虑，充电桩亦是如此。

“我们怎么建立一个良性的、健康的市场，把一些拿来凑数的东西去除出去，比简单的说产能过剩

更为重要。”任龚慧说。

新老国标交替遇尴尬

事实上，公共充电桩使用率低的根本原因并不只是消费者不想用，有时候是想用却用不了。首先，充电桩的兼容性存在问题，这就涉及到了充电接口及通讯协议标准。

为了统一标准，国家标准化委员会牵头组织编制了我国充电设施标准化工作方案。2015版充电接口及通讯协议标准将逐渐取代现行的2011版充电接口及通讯协议标准，新老国标将在2016年年底进行交替。中国电力企业联合会标准化联合中心副主任刘永东也表示，今年最重要的工作是2011年版与2015版标准实现升级转换。

实施标准的原本目的是统一接口及通讯协议，解决兼容性问题。但标准在升级的过程中遇到了不少尴尬问题：由于新旧充电桩标准不兼容，一些购买了采用旧标准的新能源汽车的车主无法在采用新标准的充电桩上充电。

尽管车企和充电桩企业都在积极配合升级改造车型和充电桩，但要想实现新老国标的无缝连接，仍然有一些现实问题需要寻找答案。比如，消费者的升级成本由谁

来埋单？对于购买采用旧标准的新能源汽车的消费者，他们的利益该如何保障？

据业内人士透露，目前国家电网、北京公交等几家大企业将按照新国标要求共同开发一套既符合新标准，又能新老兼容的充电系统。

互联互通问题或将解决

除了充电接口的兼容性问题，更不方便的是我国多个品牌的充电桩之间的互联互通性差。北京的张先生从购买新能源汽车那天起，烦恼就接踵而来。他的手机里装了3个充电桩查找APP，兜里揣着6张充电卡，就为了充个电，而这在新能源车的车主中绝非个别现象。

所幸，这个问题即将得到解决。“我们正在进行《电动汽车充换电服务信息交换标准》的制订工作，该标准包含总则、公共信息交换规范、业务信息交换规范、数据传输及安全四大方面。8月底，将完成标准的全部试点验证工作，计划9月出台。该标准将会在一定程度上解决互联互通的问题。”刘永东透露道。

标准正在统一，桩与桩正实现互联互通，共享模式也在开启中，期待未来能看到“僵尸桩”的复苏。

德尔福加入新加坡自动驾驶发展项目

本报讯 日前，德尔福汽车公司宣布，其凭借领先的主动安全和自动驾驶软件技术，成为新加坡陆路交通管理局的战略合作伙伴，双方将为实现自动驾驶出行新概念开展合作。

合作中，德尔福将提供一支全自动自动驾驶汽车车队，并开发基于云计算的“按需出行”软件（AMoD），该项目将为自动驾驶汽车开辟新的市场应用。德尔福将开发适合城市环境的、提供点到点服务的低速自动驾驶“按需出行”解决方案。该项目将在位于新加坡城市西部的纬壹科技城进行测试。

据悉，自动驾驶“按需出行”（AMoD）开发项目及自动驾驶汽车展示是新加坡政府自动驾驶汽车计划的一部分，该计划制定于2014年，新加坡将为行业合作伙伴和相关各方的自动驾驶汽车研究提供条件并进行监管。（刘小红）

四维图新与蔚来、威马合作

本报讯 8月4日，四维图新正式对外发布公告，称其分别与蔚来汽车及威马汽车签署了《战略合作框架协议》。

四维图新发布的公告显示，其将与威马汽车就自动驾驶技术、道路大数据在线服务平台、车联网、动态信息分发服务、车载娱乐平台系统五个方向进行合作，合作有效期为三年。同时，四维图新将与蔚来汽车就导航引擎、车联网、自动驾驶、交通大数据在线服务系统、全球业务五个方向进行合作，合作有效期也为三年。（傅文）

2016上海浦东车展即将开幕

本报讯 2016年上海浦东国际汽车展览会将于9月29日-10月3日在上海新国际博览中心举办。今年的车展将以“智驾未来”为主题，“智能交通”、“车联网”、“智能汽车”、“汽车电商”等将成为本届上海浦东车展展示和讨论的重点。

本届展会延续以往传统特色，进行汽车动态性能演示项目，使观众全方位地感受和体验不同车辆的技术特点和最新车辆智能亮点；与多媒体合作，丰富了现场的互动活动；实现三联动，即实现汽车展示和促进销售联动、展场内展示和展场外活动联动、线上消费和线下展示联动。（仲丽佳）

比亚迪新能源汽车即将开启“按量退坡”

见习记者 李妍如

比亚迪虽然再度蝉联我国新能源乘用车半年销量冠军，却也高兴不起来——比亚迪的新能源车爆款们在上海的补贴又要“打折”了。补贴从3万元猛降至1万元后，又将再被拦腰砍到5000元。

目前，在上海卖得风生水起的比亚迪新能源车累计销量已超过3.8万辆，接近4万辆的退坡边界，按照规定，其在沪补贴将减半。比亚迪成了受补贴“按量退坡”影响

的首家新能源汽车企业。

在今年4月出台的《上海市新能源汽车推广应用补助标准（2016-2017年）》规定，除燃料电池汽车外，上海市（新能源汽车）补助标准按照累计销量逐步退坡。其中，自2014年1月1日起，单一新能源汽车生产厂商在上海市累计销售新能源乘用车达到并超过4万辆的，上海市地方补贴减半；超过6万辆的，地方补贴将被取消。

根据2015年公安部的上牌数据，上海是比亚迪秦保有量最大的

城市，上牌数量高达1.8万辆。但随着今年4月上海插电式混动汽车准入技术门槛的提高，比亚迪等一批车企在上海市场上一蹶不振。比亚迪秦在沪上半年总销量同比下跌了23.1%；江淮、北汽销量滑坡接近一半；长安、腾势4S店单月仅卖出个位数。有经销商无奈地表示：“老实说，如果没有政府补贴，（新能源）车根本卖不动。”

就算是能拿到1.4万元额外补贴的上汽荣威e550赢得了不俗的市场成绩，但也受到了“区补”取消

的影响。按照其目前的销量与增速计算，到明年6月底，上汽也将达到4万辆退坡边界。而在今年第一季度，上海新能源车面临补贴空窗期，上汽则自掏腰包进行补贴。

根据四部委发布的《关于2016-2020年新能源汽车推广应用财政支持政策的通知》，2017年、2018年的补贴将下降20%；2019年、2020年下降40%；2020年后，补贴退出。届时，若新能源汽车市场仍无法摆脱政策依赖，将呈现何种光景？殊难预料。